

08
TE-



82 0827

YKSITYISEN TIEN PAIKALLIS -
TIEKSI MUUTTAMISEN PERUS -
TEET

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS

TIEVERKKOTOIMISTO

TVH 712297

KESÄKUU 1982

ISBN 951-46-5517-6

ESIPUHE

Yksityisten teiden ja paikallisteiden välisen hallinnollisen luokittelun perusteita ja tarkistamistarvetta koskeva selvitystyö aloitettiin tie- ja vesirakennuslaitoksessa (TVL) vuosina 1978 - 79, jolloin tie- ja vesirakennuspiirit laativat alueensa pientieverkon luokitteluselvitykset. Näiden pohjalta laadittiin tie- ja vesirakennushallituksessa (TVH) Pientieverkon luokittelusuunnitelma -niminen raportti, johon sisältyi piirien selvitysten yhteenveto sekä TVH:n ehdotus yksityisten teiden paikallistieksi muuttamisen perusteiksi. Raportin valmisteluvaiheessa siitä antoivat lausuntonsa Suomen Kunnallisliitto, Finlands Svenska Kommunförbund sekä Seutusunnittelun keskusliitto, joka puolestaan hankki lausunnot useimmilta jäsenjärjestöiltään. Lausuntojen perusteella tarkistettu raportti lähetettiin TVH:sta liikenneministeriöön kannanottoa varten, joka saatiin ministeriön kirjeessä 20.1.1982.

Käsillä oleva ohjejulkaisu on laadittu edellä kuvatun valmistelun perusteella TVH:n tieverkkotoimistossa. TVH on kesäkuussa 1982 päättänyt, että jäljempänä esitetyt yksityisen tien paikallistieksi muuttamisen perusteet otetaan käyttöön tie- ja vesirakennuspiireissä ja TVH:ssa paikallistiealoitteita koskevien lausuntojen ja päätösesitysten valmistelussa.

Lisäksi TVH lähettää julkaisun tiedoksi kuntien keskusjärjestöille sekä tiealoitteiden käsittelyä varten lääninhallituksille ja seutukaavaliitoille. Tie- ja vesirakennuspiirit jakavat julkaisua tarpeen mukaan kuntien käyttöön ja lisäksi julkaisu on saatavissa TVH:n lomakevarastosta.

SISÄLLYSLUETTELO

sivu

ESIPUHE

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO

1

1 NYKYINEN PIENTIEVERKKO JA SEN HALLINNOLLINEN LUOKITTELU

2

1.1 Pientieverkko 1.1.1981

2

1.2 Pientieverkon jakautuminen tienpidon
kustannusvastuun mukaan

4

1.3 Pientieverkon kunnossapitokustan-
nukset

6

2 HALLINNOLLISEN LUOKITTELUN TIELAINSÄÄDÄNTÖÖN SISÄLTYVÄT PERUSTEET

10

3 YKSITYISEN TIEN PAIKALLISTIEKSI MUUTTAMISEN PERUSTEET

13

3.1 Tien asemaan tieverkossa liittyvät
perusteet

13

3.2 Tien vaikutusalueen liikennettä ai-
heuttavista toiminnoista ja tien
läpikulkuliikenteestä riippuvat pe-
rusteet

14

4 ESIMERKKEJÄ PAIKALLISTEIKSI MUUTETUISTA TEISTÄ

19

JOHDANTO

Hallituksen yksityistielain muuttamista koskevan esityksen (1977 vp. nro 13) perusteluosassa on edellytetty pantavaksi viireille ja asteittain toteutettavaksi teiden hallinnollisen luokituksen tarkistaminen siten, että tieverkon hallinnollinen jakautuminen yksityisiin teihin, paikallisteihin ja maanteihin vastaisi nykytilannetta paremmin teiden merkitystä yleiselle liikenteelle.

Hallinnollisen luokittelun tarkistamisen tarvetta, perusteita ja tavoitteita on TVL:ssä viime vuosina selvitetty ensisijaisesti yksityisteiden paikallisteiksi muuttamisen osalta. Selvityksissä on todettu, että tarkistamistarve on verrattain vähäinen ja että kysymykseen tulevat luokittelunmuutokset voidaan toteuttaa normaalin aloitteiden käsittelyn avulla. Uusia aloitteita, joista pääosa koskee yksityisen tien muuttamista paikallistieksi, on viime vuosina tullut TVH:lle noin 100 kpl vuodessa.

Aloitteiden käsittelyn yhtenäistämistä ja nopeuttamista varten TVH:ssa on laadittu tässä julkaisussa esitetyt teiden paikallisteiksi muuttamisen perusteet ja ohjeet. Ohjeet perustuvat TVH:n ja tie- ja vesirakennuspiirien yhteistyönä laatimaan pientieverkon luokittelusuunnitelmaan. Siihen sisältyvät luokitteluperusteet on laadittu laajan, kyseisiä teitä koskevan tiekohtaisen tarkastelun jälkeen. Lisäksi liikenneministeriö on kirjeessään 20.1.82 esittänyt kannanottonsa TVH:n ehdottamista teiden paikallisteiksi muuttamisen perusteista, joihin on tehty tarpeelliset tarkistukset.

Liikenneministeriö on myös kehottanut TVH:ta seuraamaan luokitteluperusteiden soveltamista ja vaikutusta paikallistieksi muuttuvien teiden määrään ja pituuteen sekä tarvittaessa tarkistamaan perusteita yhteistyössä liikenneministeriön kanssa.

1 NYKYINEN PIENTIEVERKKO JA SEN HALLINNOLLINEN LUOKITTELU

1.1 Pientieverkko 1.1.1981

Tässä ohjejulkaisussa luetaan pientieverkkoon kuuluvaksi paikallistiet ja yksityiset tiet. Seuraavassa esitetään yksityisteiden paikallisteiksi muuttamiseen liittyviä tarpeellisia taustatietoja, joiden avulla voidaan mm. arvioida muutosten vaikutuksia tienpidon kustannusten jakautumiseen.

Tieverkon kokonaispituus piireittäin vuoden 1981 alussa on esitetty taulukossa 1. Se perustuu TVH:n suorittaman yksityistiekyselyn sekä tierekisterin tietoihin.

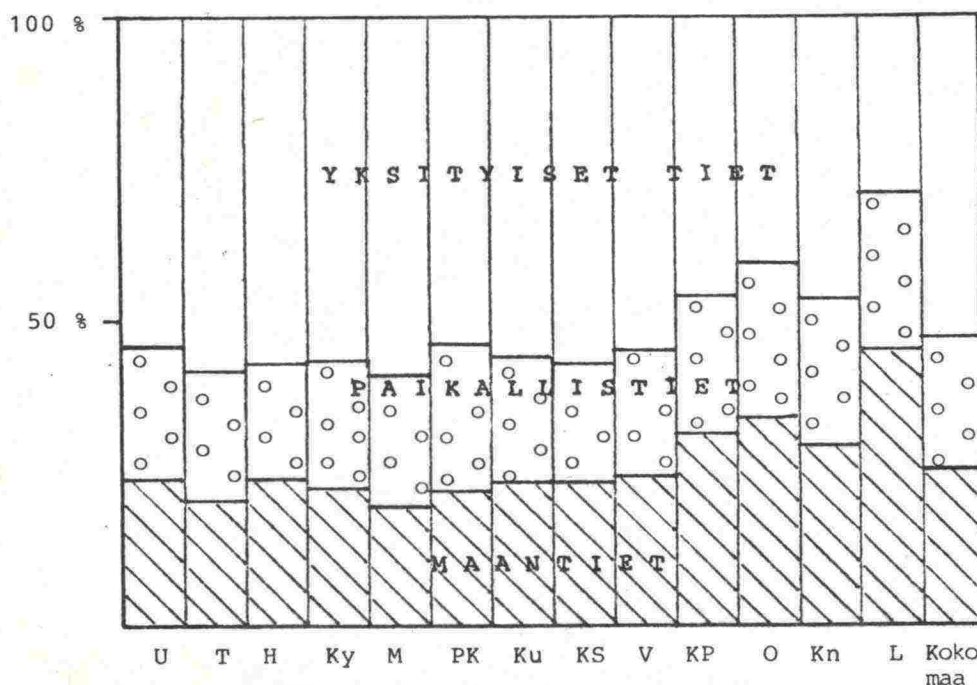
Tie- ja vesirakennuspiiri	Yleiset tiet yht. km	Paikallistiet km	% yleisistä teistä	% koko tieverkosta	Yksityiset tiet km	Yleiset ja yksityiset tiet yht. km	Yks. teiden osuus koko tieverkosta %
Uusimaa	4 945	2 356	47,6	21,7	5 909	10 854	54,4
Turku	9 229	4 657	50,5	21,0	12 967	22 196	58,4
Häme	6 830	3 039	44,5	19,0	9 138	15 968	57,2
Kymi	4 125	2 017	48,9	21,3	5 338	9 463	56,4
Mikkeli	5 369	2 813	52,4	21,5	7 728	13 097	59,0
Pohjois-Karjala	5 047	2 603	51,6	23,6	5 973	11 020	54,2
Kuopio	5 634	2 633	46,7	20,6	7 119	12 753	55,8
Keski-Suomi	4 944	2 266	45,8	19,7	6 532	11 476	56,9
Vaasa	7 159	3 299	46,1	20,6	8 821	15 980	55,2
Keski-Pohjanmaa	3 589	1 497	41,7	22,6	3 031	6 620	45,8
Oulu	5 385	2 301	42,7	25,4	3 672	9 057	40,5
Kainuu	4 708	2 094	44,5	23,7	4 125	8 833	46,7
Lappi	7 994	2 911	36,4	25,9	3 268	11 262	29,0
Koko maa	74 958	34 486	46,0	21,8	83 621	158 579	52,7

Taulukko 1 Yleisten teiden ja yksityisten teiden pituudet
1.1.1981

Nykyisessä tieverkossa on paikallisteitä erikseen numeroituina ja nimettyinä teinä yhteensä 4624 kpl, joten teiden keskipituus on 7,5 km. Yksityisiä teitä on vastaavasti 49 750, joten niiden keskipituus on 1,7 km.

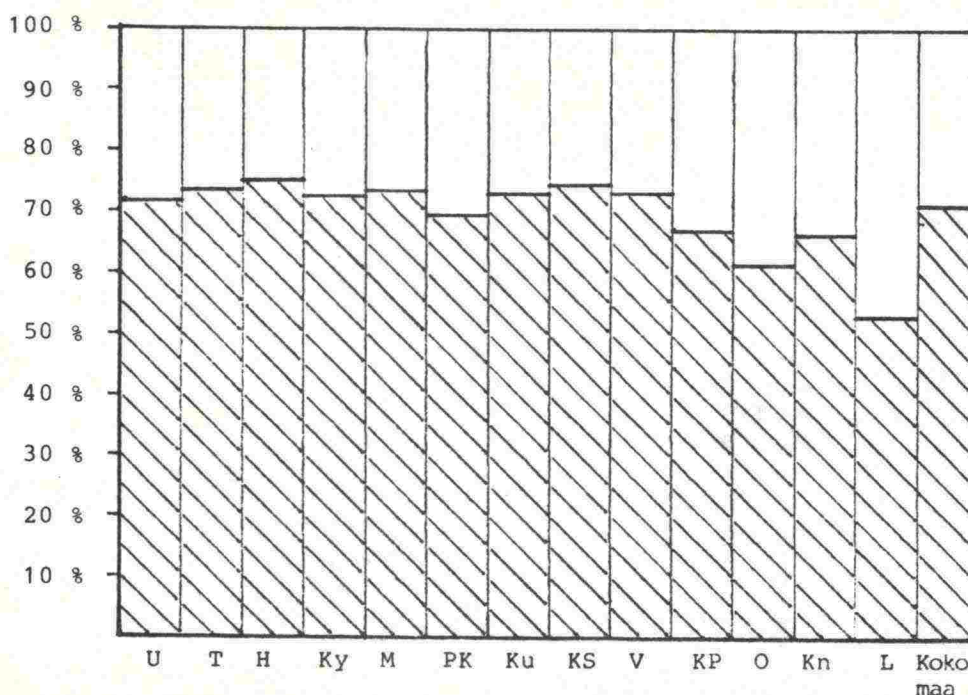
Tieverkko jakautuu kuvan 1 mukaisesti koko maassa si-

ten, että paikallisteiden osuus on 22 % ja yksityisten teiden osuus, johon kuuluvat valtion ja/tai kunnan avustusta saavat tiet sekä muut yksityiset tiet, 53 % koko tieverkosta. Yksityisteiden osuus koko tieverkosta on suurin Mikkelin piirissä 59,0 % ja pienin Lapin piirissä 29,0 %. Yksityisteitä koskevat tiedot perustuvat em. TVH:n vuonna 1981 tekemään yksityistiekyselyyn ja koskevat ajankohtaa 31.12.80. Lukuihin sisältyvät kaikki yksityiset tiet lukuun ottamatta vain yhden tilan alueella olevia ns. omia teitä ja niitä viljelys- ja metsäteitä, joiden varrella ei ole asutusta.



Kuva 1 Yleisten teiden ja yksityisten teiden hallinnollinen jakautuma vuonna 1980 tie- ja vesirakennuspiireittäin

Yksityisteiden osuus pientieverkosta vaihtelee kuvan 2 mukaisesti siten, että neljän pohjoisimman piirin keskiarvo on 62 % ja muiden piirien 73 %.



Kuva 2 Yksityisteiden osuus pientieverkosta 1980

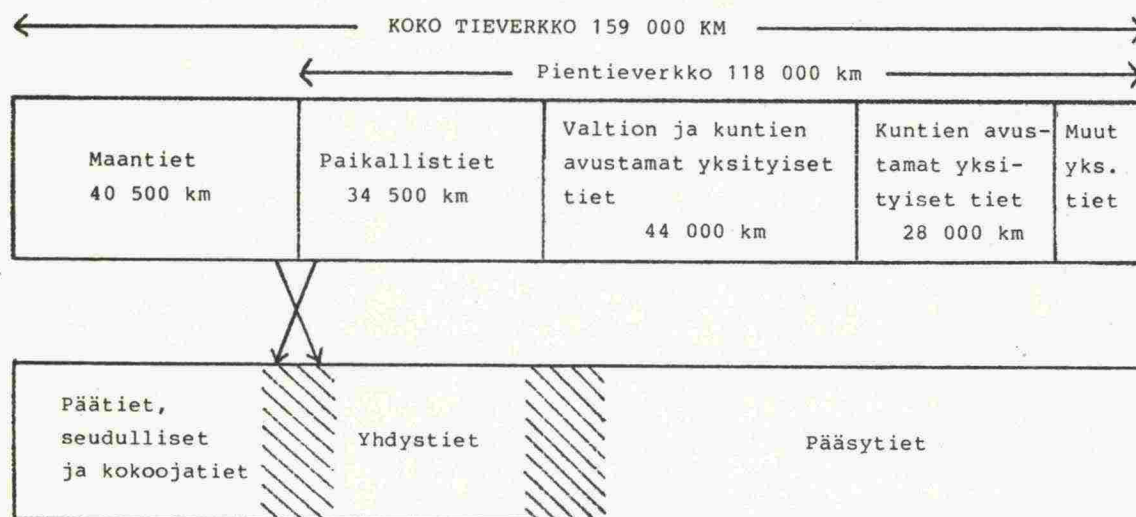
1.2 Pientieverkon jakautuminen tienpidon kustannusvastuun mukaan

Kuvassa 3 on esitetty kaavio edellä tarkastellun, yhteensä noin 159 000 km:n pituisen tieverkon jakautumisesta tienpitovastuun mukaisesti. Kuvaan liittyy yleispiirteinen kaavio tieverkon jakautumisesta toiminnallisiin tieluokkiin. Tässä kaaviossa pääteihin, seudullisiin ja kokoojateihin kuuluvan tieverkon laajuus on esitetty piireittäin kuvassa 4. Vastaavat numerotiedot ovat TVH:n julkaisussa nro 712295/1981 "Selvitys toimenpidetarpeista seudullisilla ja kokoojateilla ("KOLU")".

Kuvassa 3 valtion ja kuntien avustamiin yksityisteihin sisältyvät myös pelkästään valtionapua saavat tiet, joiden yhteispituus on 1 150 km.

Tienpitovastuu jakautuu kuvan mukaisesti siten, että teiden yleisen ja muun kuin paikallisen merkityksen vähentyessä valtion ja kuntien osallisuus teiden kunnossapitoon ja sen rahoit-

tukseen vähenee ja kaaviokuva päättyy noin 11 400 km käsittävään teiden ryhmään, jonka kunnossapitoa ei avusteta valtion tai kuntien toimesta. Noin 93 % tieverkosta on valtion ja/tai kuntien kunnossapidon tai avustusten piirissä.



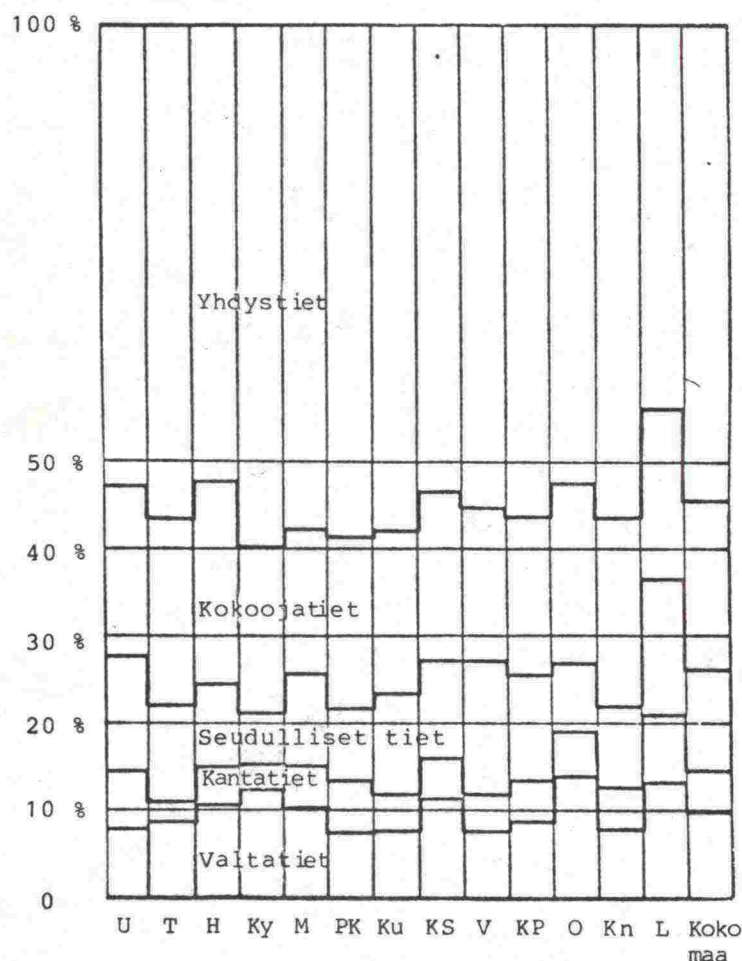
Kuva 3 Tieverkon hallinnollinen ja toiminnallinen jakautuma 1.1.1981

Kuvassa vinoviivoituksella osoitettu hallinnollisen ja toiminnallisen luokittelun vastaavuus on nykytilanteessa seuraava:

- * noin 7 200 km maanteistä kuuluu yhdystieverkkoon
- * noin 660 km paikallisteistä kuuluu nykyisen tieverkon kokoojateihin
- * yhdysteihin kuuluvaksi on luettu yhteensä noin 40 000 km:n laajuinen tieverkko, johon kuuluvat
 - edellä mainitut vähämerkityksiset maantiet
 - pääosa paikallisteistä lukuun ottamatta kokoojateihin kuuluvia teitä ja vähämerkityksisimpiä paikallisteitä
 - yksityistiet, jotka täyttävät paikallistieperusteet
- * pääsyteiden luokkaan kuuluu yleispiirteisesti määritettynä pääosa valtion ja kuntien avustamista yksityisteistä sekä vain kuntien avustamat ja muut yksityiset tiet.

Yksityisteiden muuttaminen paikallisteiksi merkitsee kaavion

ja kappaleessa 3 esitettyjen periaatteiden mukaan hallinnollisen luokittelun tarkistamista nykytilaa enemmän toiminnallista luokittelua vastaavaksi. Maanteiden ja paikallisteiden väliset luokittelumuutokset vaikuttavat samalla tavoin hallinnollisen ja toiminnallisen luokittelun vastaavuuteen.



Kuva 4 Tiepituuksien jakaantuminen (%) eri toiminnallisiin luokkiin; tiestö 1.1.1980, vuoden 1990 toiminnallinen luokitus

1.3 Pientieverkon kunnossapitokustannukset

Pientieverkkoon kuuluvien teiden kunnossapitokustannukset ja-kautuvat valtion ja kuntien kesken seuraavasti:

- * Paikallisteiden kunnossapidosta kunnat suorittavat tielain 84 §:n mukaan korvausta, jonka suuruus tielain 87 §:n mukaisesti on kantokykyluokituksen perusteella seuraava:

kantokyy- luokka	korvaus kunnossa- pidon kustannuk- sista prosentteina	kuntia
---------------------	---	--------

1	10	143
2	13	43
3	16	45
4	19	59
5	22	58
6	25	52
7	28	25
8	31	9
9	34	2
10	37	2
painollinen ka.		438

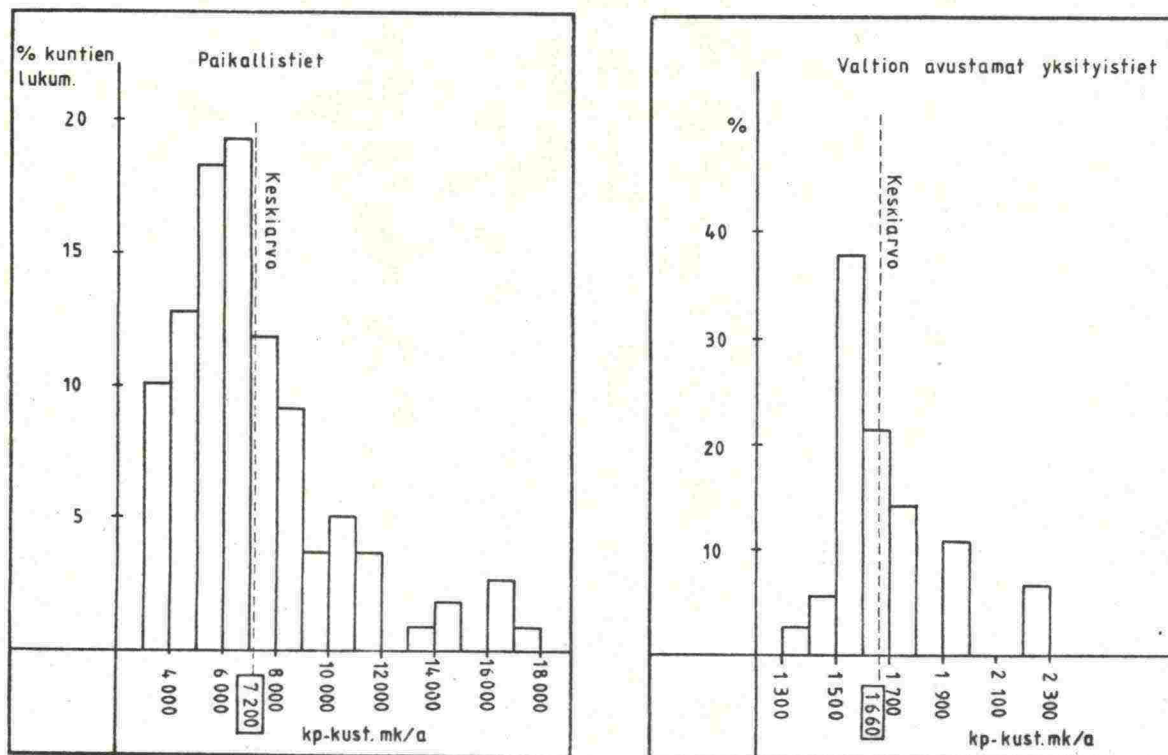
Taulukkoon on lisätty kuntien jakautuminen luokkiin vuodelta 1981 perittyjen korvausten mukaan.

* Yksityisten teiden kunnossapitoa varten tiekunnat saavat valtionavustusta yksityistielain 93 §:n ja yksityistieasetuksen 14 ja 15 §:n mukaan 40 - 80 % kunnossapitokustannuksista. Avustusten keskiarvo oli vuonna 1980 53 %.

* Kunnan varoista voidaan yksityistielain 95 §:n mukaan antaa avustusta teiden kunnossapitoon. Pelkästään kuntien avustamien teiden avustusprosentti oli vuonna 1980 keskimäärin 61 %.

Paikallisteiden kunnossapidon kilometrikustannusten keskiarvo on vuonna 1981 ollut 7 2 0 0 m k / k m v u o d e s - s a . Kuvassa 6 esitetty yksikkökustannusten vaihtelu on laskettu kunnittaisten keskiarvojen perusteella.

Yksityisten teiden kunnossapitokustannusten keskiarvo 1 6 6 0 m k / k m v u o d e s s a on 23 % paikallisteiden keskiarvosta. Kuvassa 6 esitetty kustannusten vaihtelu on laskettu vuoden 1980 piireittäisten keskiarvojen perusteella.

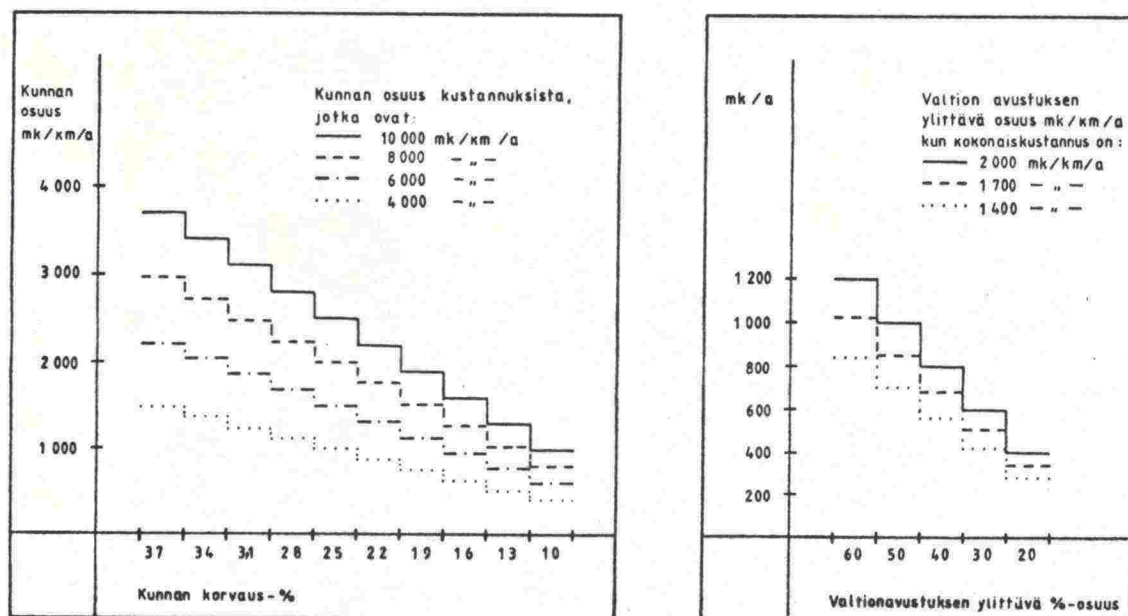


Kuva 6 Paikallisteiden ja valtion avustamien yksityisteiden kunnossapidon kilometrikustannukset vuonna 1981

Kustannusten likimääräisessä vertailussa voidaan olettaa, että paikallistieksi muuttuvan yksityistien kunnossapitokustannukset ovat yksityisteiden keskiarvoa 1 660 mk/a suuremmat ja vastaavan paikallistien kustannukset keskiarvoa 7 200 mk/a huomattavasti pienemmät. Tällöin kunnossapitokustannukset paikallistienä ovat 2 - 2,5 kertaa yksityistien kustannuksia suuremmat.

Perusteet, joiden mukaan paikallisteiden ja yksityisten teiden kustannukset jakautuvat valtion, kuntien ja tiekuntien kesken, on mainittu edellä.

Kunnille ja tiekunnille paikallisteistä ja yksityisteistä aiheutuvien kustannusten arviointia ja vertailua varten on kuvassa 7 esitetty erilaisten prosenttiosuuksien ja kilometrikustannusten perusteella muodostuvat kustannusosuudet. Esimerkkinä voidaan todeta seuraavat arviot:



Kuva 7 Kuntien osuudet paikallisteiden ja yksityisteiden kunnossapitokustannuksista

- * 1. kantokykyluokan kunnassa paikallistiekorvaus (10 %) vaihtelee välillä 400...1 000 mk/km vuodessa.
- * Mikäli vastaavissa kunnissa yksityisteiden valtionavustuksen ylittävä kustannusosuus on 40 %, vaihtelee kunnalle ja tiekunnalle jäävä osuus välillä 560...800 mk/a.
- * Paikallistiekorvauksen ollessa 22 % ja yksityistieavustuksen ylittävän osuuden 55 % saadaan vastaavasti kilometrikustannuksina
 - paikallisteille 900...2 000 mk/a
 - yksityisille teille 800...1 100 mk/a.

Edellä esitettyjen kustannustietojen eroavuudet yksityisteiden ja paikallisteiden välillä johtuvat teiden liikennemäärien, standardin ja kunnossapidon tason eroista sekä eroavuuksista kunnossapidon vaatimissa hallinto- ym. vastaavissa kustannuksissa.

2 HALLINNOLLISEN LUOKITTELUN TIELAINSÄÄDÄNTÖÖN SISÄLTYVÄT PERUSTEET

Yksityisen tien paikallistieksi muuttamisen perusteet sisältyvät yleisistä teistä annetun lain 8 ja 16 §:iin. Tielain 8 §:n mukaan uusi paikallistie voidaan rakentaa, jos tie pääasiallisesti on tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla on vain paikallinen merkitys. Tielain 16 §:n mukaan yksityinen tie voidaan muuttaa maantiekseksi tai paikallistieksi samoin edellytyksin, kuin 7 ja 8 §:n mukaan voidaan rakentaa uusi maantie tai paikallistie.

Lisäksi tielain 7 ja 8 §:n erityisperusteluissa on esitetty seuraava tulkinta siitä, milloin tie on tarpeen yleistä liikennettä varten:

"Jos tientarvitsijain lukumäärä on suuri, niin sitä liikennettä, jota tiellä heidän toimestaan tai heidän asioissaan tullaan harjoittamaan, on ilman muuta pidettävä yleisenä, vaikka se luonteeltaan onkin vain paikallista liikennettä. Näin on asianlaita, jos esim. jonkin kunnan tai suuremman kyläkunnan väestö käyttää tietä liikenteeseensä."

Nykyinen paikallistieverkko on syntynyt pääosin 1960-luvulla, jolloin yleisistä teistä annetun lain voimaantulosta vuonna 1954 annetun lain 3 §:n mukaan ne maalaiskuntien, kauppala- tai kaupunkien alueilla olevat kunnan- tai kyläteinä kunnossa pidettävät tiet tai niiden osat, joilla on yleisen liikenteen kannalta ainakin niin huomattava merkitys, kuin yleisistä teistä annetun lain 8 §:ssä paikallisteistä on sanottu, on viimeistään kahdeksan vuoden kuluessa mainitun lain voimaantulosta määrättävä paikallisteiksi.

Edellä esitetyn tielainsäädännön sisällön perusteella yksityisellä tiellä katsotaan olevan tielain 8 §:n mukainen paikallistiemerkitys, jos tien vaikutusalueella on riittävän suuri tien tarvitsijoiden lukumäärä. Edellä tarkoitettu py-

syvän asutuksen talouksien ja asukkaiden lukumäärä määritellään jäljempänä kohdassa 3.2 esitetyllä tavalla.

Tielain 8 §:ssä tarkoitetun yleisen liikenteen käsitettä täsmentävät yksityisistä teistä annetun lain ja asetuksen jäljempänä mainitut kohdat. Mainitun lain 93 §:n mukaan valtion kunnossapitoavustukseen on oikeutettu mm. tie, jolla on paikkakunnalla huomattava liikenteellinen merkitys. Yksityistieasetuksen 13 §:n mukaan edellä tarkoitettuna tienä pidetään tietä

- a) jonka vaikutusalueella on huomattavasti pysyvää asutusta tai
- b) jota käytetään yleisesti muuhunkin liikenteeseen kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuviin kuljetuksiin tai
- c) tietä, jolla muutoin on katsottava olevan paikkakunnan liikenteessä huomattava merkitys.

Liikenneministeriön antamissa valtionavustusta koskevista yleisohjeissa määritellään huomattavaksi pysyvän asutuksen määräksi vähintään 15 - 20 taloutta. Muuhunkin kuin tieosakkaiden liikenteeseen käytetyillä teillä tarkoitetaan teitä, joilla niiden tieverkollisen aseman johdosta on yleisesti muutenkin kuin tieosakkaiden aiheuttamaa liikennettä.

Edellä c-kohdassa mainittuihin huomattavan merkityksen omaaviin teihin kuuluvat tiet, joiden varrella on palvelupisteitä kuten kauppa, koulu, posti tms. sekä laivalaiturille, lentopaikalle tai rautatieasemalle johtavat tiet.

Valtionavustuksista annetun liikenneministeriön päätöksen nro 999/77 mukaan a-kohdassa oleva tie voi olla oikeutettu kunnossapidon lisäävustukseen, jos huomattava asutuksen määrä lisää tien liikennemäärää ja kohottaa kunnossapitokustannukset keskimääräistä suuremmiksi.

Muiden kuin tieosakkaiden liikenne on b-kohdassa mainituilla teillä 4 - 20 %:n suuruisen lisäävustuksen perusteena.

Edellä esitettyjen säännösten mukaan valtion osallistuminen yksityisten teiden kustannuksiin kasvaa liikennemäärän ja erityisesti muun kuin tieosakkaiden liikenteen lisääntyessä. Tällä perusteella katsotaan yleiseksi liikenteeksi, jonka perusteella tie voidaan muuttaa paikallistiekse, yksityistietä käyttävä, riittävän suuri muu kuin tieosakkaiden liikenne.

Edellä tarkoitetun yleisen liikenteen laatua ja määrää koskevat ohjeet esitetään kohdassa 3.2

Tiet, joilla on tielain 8 §:n mukainen paikallistiemerkitys, ovat yleensä edellä tarkoitettuja huomattavan liikenteellisen merkityksen omaavia yksityisiä teitä. Paikallistiemerkitys syntyy, kun huomattavaa liikenteellistä merkitystä osoittavista tekijöistä yksi tai useampia ylittää kohdassa 3.2 esitetyt ohjearvot. Edellä esitettyä havainnollistaa oheinen kuva.

YKSITYINEN TIE

YTA 13 §:N MUKAAN TIELLÄ ON PAIKKAKUNNALLA HUOMATTAVA LIIKENTEELLINEN MERKITYS, JOS

- TIEN VAIKUTUSALUEELLA ON VÄHINTÄÄN 15 - 20 TALOUTTA PYSYVÄÄ ASUTUSTA (NOIN 60 AS.)
- TIETÄ KÄYTETÄÄN YLEISESTI MUUHUNKIN KUIN TIEOSAKKAIDEN LIIKENTEeseen
- TIEN VARRELLA ON PALVELUPISTEITÄ (KAUPPA, POSTI, KOULU) TAI LIIKENNETERMINAALEJA

PAIKALLISTIE

TL 8 §:N MUKAAN TIE ON PÄÄASIALLISTEN TÄRKEEN PAIKALLISTA YLEISTÄ LIIKENNETTÄ VARTEN, JOS

- TIE ON PITKÄHKÖ, LAAJAN ALUEEN YHDYSTIE, JOHON LIITTYY USEITA PYSYVÄN ASUTUKSEN PÄÄSYTEITÄ JA JONKA VAIKUTUSALUEEN ASUKASLUKU YLITTÄÄ ASUTUSTIHEYDESTÄ RIIPPUVAT OHJEARVOT
- TIE LIITTYY YLEISEEN TIEVERKKOON LÄPIKULKULIIKENNETTÄ JA ASUTUSTA PALVELEVANA LINKKITIENÄ, JOTA KÄYTTÄVÄ YLEINEN LIIKENNE YLITTÄÄ ASUKASMÄÄRÄSTÄ RIIPPUVAT OHJEARVOT
- TIE ON TAAJAMAN KESKUSTA-ALUEELLE JOHTAVA TÄRKEÄ SISÄÄNTULOTIE TAI JOHTAA HUOMATTAVAA YLEISTÄ LIIKENNETTÄ AIHEUTTAVAAN PALVELULAITOKSEEN, LIIKENNETERMINAALIIN TAI MUUHUN KOHTEeseen

3 YKSITYISEN TIEN PAIKALLISTIEKSI MUUTTAMISEN PERUSTEET

Pientieverkkoon kuuluvien teiden tielain 8 §:n mukainen merkitys yleiselle liikenteelle riippuu tien asemasta tieverkossa sekä tien vaikutusalueen pysyvän asutuksen ja muiden liikennettä aiheuttavien toimintojen määrästä.

3.1 Tien asemaan tieverkossa liittyvät perusteet

Yksityisiä teitä paikallisteiksi muutettaessa tulee olla tavoitteena paikallistieverkon täydentäminen kyseisen alueen liikennetarpeita mahdollisimman hyvin ja taloudellisesti palvelevaksi yhdystieverkoksi. Teiden asemaa ja merkitystä tulee tarkastella seuraavien tavoitteiden pohjalta:

- * Yhdystieverkon tulee tukea seutukaavoituksen ja kuntasuunnittelun yhteydessä suunniteltua aluerakennetta ja sitä varten yhdistää kyläkeskukset niiden tärkeimpään liikennesuuntaan ja myös toissijaisiin liikennesuuntiin, mikäli kysymyksessä olevat tiet täyttävät jäljempänä esitetyt paikallistieperusteet.
- * Pientieverkon tulee jäsentyä siten, että paikallistiet ovat yhdysteitä, jotka välittävät laajahkojen kunnan osa-alueiden sisäistä ja välistä liikennettä. Yksityisteiden tulee liittyä yhdysteihin ja muihin ylempiluokkaisiin teihin siten, että ne toimivat pääasiassa tienvarsiasutuksen pääsyteinä.

Pientieverkon teiden mahdollinen yhdystiemerkitys määritellään jakamalla tiet kolmeen ryhmään seuraavasti:

1. Linkkitiet, jotka yhdistävät yleisiä teitä toisiinsa ja liittyvät tieverkkoon siten, että teiden asema ja suuntautuminen aiheuttavat niille läpikulkuliikennettä. Linkkitiet yhdistävät myös yleisten teiden väliin jääviä haja-asutusalueita yleisiin teihin.
2. Rengastiet ja pistotiet yhdistävät yleisten teiden

väliin jääviä haja-asutusalueita yleisiin teihin. Teiden asema ja suuntautuminen eivät yleensä aiheuta niille läpikulkuliikennettä.

3. Erikoiskohteiden tiet ovat taajama-alueiden teitä sekä liikenneterminaaleihin, suuriin palvelulaitoksiin sekä muihin yleistä liikennettä aiheuttaviin kohteisiin johtavia teitä.

Mikäli tie sijainniltaan kuuluu johonkin näistä ryhmistä ja mikäli tietä käyttävä yleinen liikenne ja/tai tien vaikutusalueen asutuksen ja toimintojen määrä ylittävät kohdassa 3.2 esitetyt ohjearvot, katsotaan tien kuuluvan yhdystieverkkoon.

Lisäksi linkkiteiden merkitystä arvioitaessa tulee soveltaa seuraavaa tielain 7 ja 8 §:n perusteluihin sisältyvää periaatetta:

"Se vaatimus, että tien pitää olla yleistä liikennettä varten tarpeen, sisältää mm., että uutta tietä ei ole rakennettava, jos kysymykseen tuleva liikennetarve jo ennestään on tyydytetty. Onko asiantaita katsottava tällaiseksi, harkitaan erikseen kussakin tapauksessa. Tällöin on kiinnitettävä huomio myös siihen, että tien kustannukset tulevat olemaan järkevässä suhteessa siitä aiheutuvaan hyötyyn."

Edellä esitetty koskee uusien teiden rakentamista, mutta vastaava harkinta on tarpeen kohteissa, joissa yksityistie - mahdollisesti yleistä tietä lyhyempänä - palvelee samaa liikennetarvetta kuin yleinen tie. Kustannuksia, joita verrataan hyötyyn, ovat mahdolliset kuntoonpanokustannukset ja lisääntyvät kunnossapitokustannukset.

3.2 Tien vaikutusalueen liikennettä aiheuttavista toiminnoista ja tien läpikulkuliikenteestä riippuvat perusteet

Jäljempänä käsiteltävien ohjearvojen sisältämien tietojen koostamisesta varten esitetään seuraavat yleisohjeet:

- * Tien vaikutusalue määritetään pysyvän asutuksen talouksien ja loma-asuntojen avulla rajaamalla alue,

jolta ajoneuvoliikenne kulkee tarkasteltavan tien tai sen osan kautta.

- * Pysyvän asutuksen jatkuvasti asuttujen talouksien lukumäärä lasketaan peruskartalle tehdyn inventoinnin sekä paikallistuntemusta omaavan henkilön antamien tietojen ja/tai maastokäynnin perusteella. Esimerkiksi tien vaikutusalueen ja pysyvän asutuksen esittämisestä on kuvassa 7 sivulla 23.
- * Vaikutusalueen asutukseen luetaan kuuluvaksi tarkasteltavan tien kannalta merkittävä, yli 0,5 km:n tietäisyydellä yleisistä teistä oleva asutus.
- * Asukasmäärä arvioidaan joko inventoinnin yhteydessä tai käyttämällä talouksien keskimääräisiä henkilö- lukuja ko. kunnassa. Asukasmäärän arvioinnissa tulee tarvittaessa ottaa huomioon myös laaditut ennusteet.
- * Liikennemäärätietoina käytetään parhaita saatavissa olevia tietoja, joiden laskenta-aika ja -tapa on ilmoitettava piirin lausunnossa.
- * Kappaleessa 2 tarkoitettuun yleiseen liikenteeseen luetaan kuuluvaksi
 - tietä käyttävä läpikulkuliikenne
 - linja-autoliikenne ja koululaiskuljetukset
 - liikkuvia palveluja säännöllisesti tarjoavat myymälä-, kirjasto-, pankki- ja posti-autot.

Pientieverkon luokittelusuunnitelman ja liikenneministeriön kannanoton perusteella esitetään seuraavat perusteet ja ohje-arvot, joiden mukaan tie voidaan muuttaa paikallistieksi:

- 1) Tie on pitkähäkö (yli 4 km), yleisiä teitä yhdistävä linkkitie, joka palvelee yleisten teiden välistä lä-

pikulkuliikennettä, muuta yleistä liikennettä sekä tien vaikutusalueen pysyvän asutuksen aiheuttamaa liikennettä. Läpikulku- ja reittiliikenteen ja vaikutusalueen asukasluvun tulee samanaikaisesti ylittää seuraavat ohjearvot:

Läpikulkuliikenne ¹⁾	Asukasluku
autoa/vrk	as.
>50	≤10
50 - 25	10 - 50
24 - 10	51 - 100

Asukasluvun vaihteluarvojen pienemmät ohjearvot edellyttävät liikenteen suurempien ohjearvojen täyttymistä ja pienimmät liikennemäärät vastaavasti suurempia asukaslukuja. Jos läpikulkuliikenne on alle 10 autoa/vrk, sovelletaan 3-kohdassa esitettyjä perusteita.

- 2) Tie on lyhyt (alle 4 km), lähekkäisiä yleisiä teitä yhdistävä linkkitie, joka palvelee yleisten teiden välistä läpikulkuliikennettä, tai on nykyisen paikallistien jatkeena yleisten teiden tieverkkoa täydentävä tie. Tien läpikulkuliikenteen tulee ylittää 25 autoa/vrk tai tien tulee täyttää yhdessä nykyisen paikallistien kanssa kohdissa 1 tai 3 esitetyt ohjearvot.

- 3) Tie on pitkäkö (yli 6 km), laajan alueen pysyvää asutusta palveleva rengastie tai pistotie, joka toimii useiden siihen pääsyteinä liittyvien yksityisteiden yhdystienä yleiselle tielle. Tien vaikutusalueen asutuksen aiheuttaman liikenteen tulee käyttää pääosaa tiestä ja pysyvän asutuksen asukasmäärän tulee olla harvaan asutuilla alueilla vähintään 80 (60) asukasta, keskimääräisen asutustiheyden alueilla 120 (100) ja tiheään asutuilla alueilla 150 (130) asukasta. Harvan asutuksen alueilla tarkoitetaan kuntia, joiden asukas-

1) Vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne, KVL autoja

tiheys on $\leq 6,9$ as./km² (ilman vesistöjä), keskialueilla 7,0 - 14,9 as./km² ja tiheään asutuksen alueilla $\geq 15,0$ as./km².

Harvan asutuksen alueeseen kuuluvat yleispiirteisesti määriteltynä Lapin ja Kainuun piirit, Oulun piirin itä- ja eteläosa rannikkoaluetta lukuun ottamatta, Keski-Suomen pohjoisosa ja siihen rajoittuvia kuntia sekä Pohjois-Karjalan ja Mikkelin piirien pohjois- ja itäosien kuntia. Edellä suluissa esitettyjä asukasluvun vähimmäisarvoja voidaan soveltaa erikseen perustelluissa poikkeustapauksissa.

- 4) Tie on kunnan keskustaajaman tai muun palvelukeskuksena merkitykseltään vastaavan taajaman keskusta-alueelle johtava tärkeä sisääntulotie, joka välittää taajamaan sen ulkopuoliselta yleiseltä tieltä tulevaa liikennettä. Tiellä tulee olla sisääntulotien merkitys rakennuskaavassa ja sitä varten kaavassa tulee olla yleistä tietä varten tarkoitettu alue (LYS- tai LYT-alue).
- 5) Tie on liikenneterminaaliin, suurehkoon ympärivuotista liikennettä aiheuttavaan palvelulaitokseen tai muuhun huomattavaa yleistä liikennettä aiheuttavaan kohteeseen johtava tie.

Edellä olevat numeroin ilmaistut perusteet on tarkoitettu ohjeellisiksi, suuntaa antaviksi arvoiksi, joista jonkin täyttyminen ei yksistään edellytä tien muuttamista paikallistieksi, mikäli tien muut ominaisuudet eivät vastaa edellä esitettyjä tavoitteita. Vastaavasti myönteisen ratkaisun lisäperusteena voi olla tekijöitä, jotka eivät sisälly edellä oleviin ohjearvoihin. Tällaisia voivat olla tien vaikutusalueen ulkopuoliseen liikenteeseen vaikuttavat tekijät esim. teollisuuslaitokset, huomattavan suuri loma-asutus tai vapaa-ajan liikennettä aiheuttavat luonnonnähtävyydet.

Perusteet soveltuvat myös paikallisteiden

rakentamishankkeiden arviointiin, jossa lisäksi on otettava huomioon kustannusten ja hyötyjen merkitys sivulla 14 esitettyjen tielain perusteluiden mukaisesti.

4 ESIMERKKEJÄ PAIKALLISTEIKSI MUUTETUISTA TEISTÄ

Paikallistieperusteiden ja ohjearvojen lisäksi esitetään oheisissa kuvissa 1 - 8 esimerkkejä paikallisteiksi muutetuista teistä. Kuvassa 5 rengastien ja kuvassa 8 pistotien asema useiden ko. tiehen liittyvien yksityisteiden yhdystienä on merkittävä ko. teiden paikallistieksi luokittelemisen peruste. Esimerkkiteistä esitetään seuraavat tiedot:

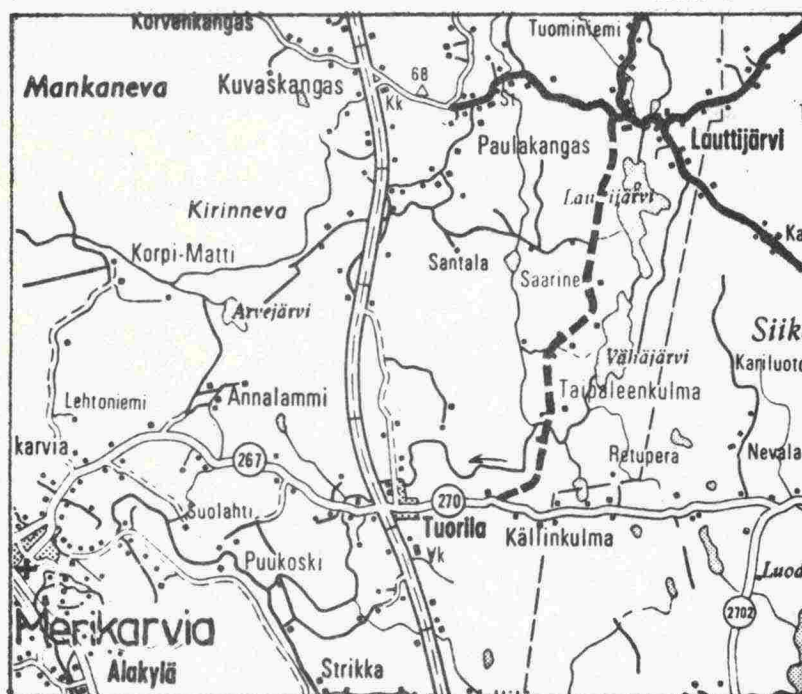
- Kuva 1 Kertunmäen ja Kankaanpään yksityisteiden muodostama pitkiin linkkiteihin (1.) kuuluva tie halkaisee maanteiden ja paikallisteiden rajoittaman haja-asutusalueen. Tien pituus on 7,1 km, vuoden 1974 heinäkuussa laskettu liikennemäärä 138 autoa/vrk, josta läpikulkuliikennettä 87 autoa/vrk, tien vaikutusalueen asukasluku on 179 asukasta ja tietä käyttää 6 linja-autoa/vrk ja 4 myymäläautovuoroa viikossa. Tärkein paikallistieperuste on tien asema Loimaalle suuntautuvana, läpikulkuliikennettä välittävänä linkkitienä.
- Kuva 2 Mäkitien yksityistie Merikarvialla on Lauttijärven kyläkeskuksen Tuorilan paikalliskeskukseen ja Merikarvian kirkonkylään yhdistävä linkkitie. Tien pituus on 8,3 km, laskettu liikennemäärä 100 autoa/vrk, josta läpikulkuliikennettä 41 autoa/vrk. Asukasluku on 69 asukasta ja linja- ja palveluautojen määrä 3 autoa/vrk.
- Kuva 3 Kinttumäen yksityinen tie Outokummussa on lyhyt paikallistien jatkeena oleva linkkitie.
- Kuva 4 Kolkin siltatie Vähässäkyrössä on lyhyt (0,8 km) yleisiä teitä yhdistävä linkkitie.
- Kuva 5 Korpiahon ja Verkkolan yksityisteistä Korpilahden kunnassa muodostuva rengastie (3) yhdistää useita siihen liittyviä yksityisteitä. Linja- ja palveluautoista koostuvaa yleistä liikennettä on arvioitu olevan 20 autoa/vrk. Tien pituus on 13,6 km, vaikutusalueen

asukasluku on 80.

- Kuva 6 Koirivaaran ja Haukilammen yksityisteiden Tohmajärven kunnassa muodostaman rengastien (3) asema tieverkossa on edellistä vastaava. Tien pituus on 10,0 km ja vaikutusalueen asukasluku 105. Tiehen liittyvistä yksityisteistä eteläisin välittää turvetuotantoalueen liikennettä.
- Kuva 7 Pistoteiden (3) esimerkkinä on nykyinen paikallistie nro 16765 Laukaalla. Tie on noin 12 km:n pituinen ja yhdistää paikallistien ja siihen liittyvien yksityisteiden välityksellä useita haja-asutuskyliä kuntakeskukseen.
- Kuva 8 Valtimon kuntakeskustaajaman päätie (4) on keskusta-alueelle tulevaa yleistä liikennettä välittävä sisään-tulotie. Sen luokittelu paikallistieksi (vaihtoehtona kunnan ylläpitämä rakennuskaavatie) perustuu tasapuolisuuden toteuttamiseen kuntien keskustaajamien päätteiden luokittelussa.



Kuva 1

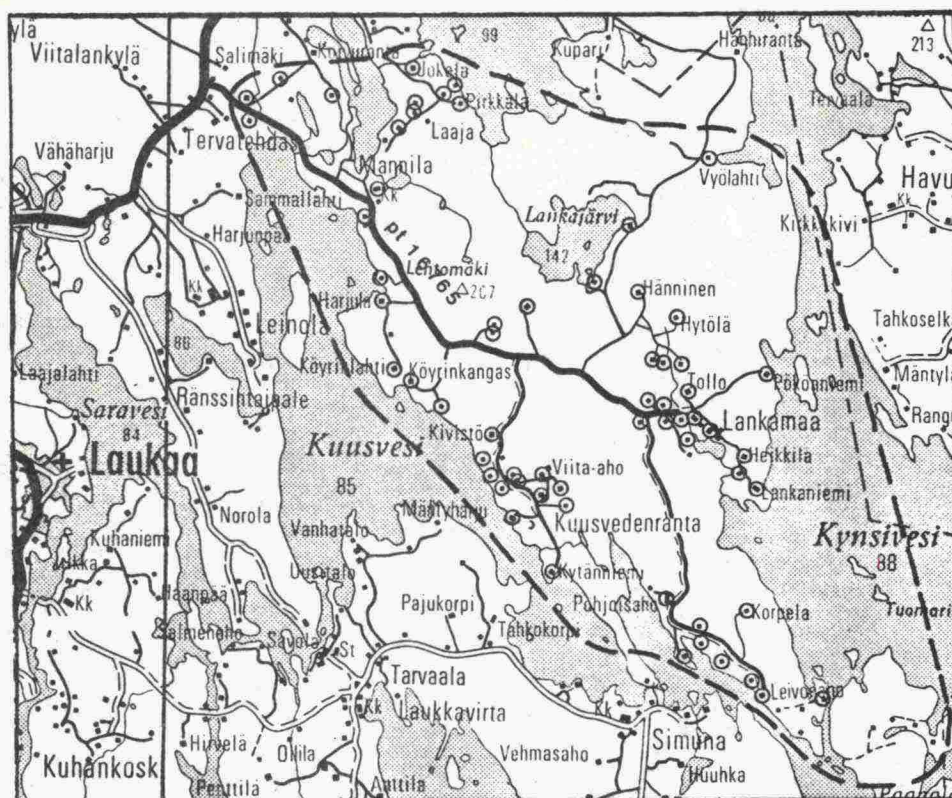


Kuva 2

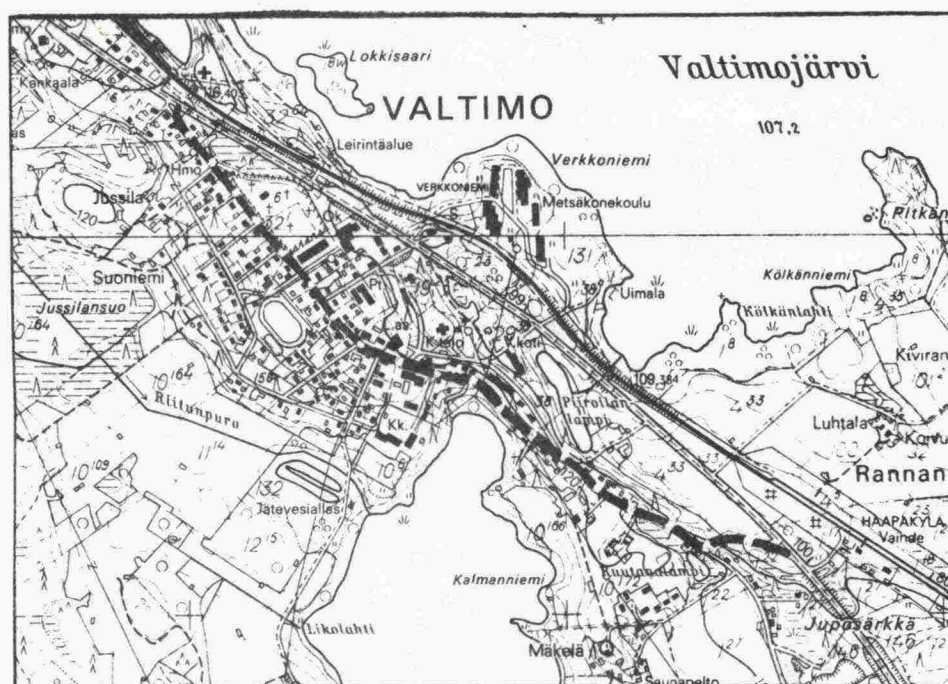


Kuva 3

- paikallistie
- - - - - paikallistien perusteet täyttävä tie
- · · · · edelliseen pääsytiensä liittyvä yksityinen tie



Kuva 7



Kuva 8

Karttaotteet julkaistu maanmittaushallituksen
luvalla

ISBN 951-46-5517-6